



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 25]  
No. 25]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 5, 2003/फाल्गुन 14, 1924  
NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 5, 2003/PHALGUNA 14, 1924

महापत्र प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 मार्च, 2003

क्र०. टीएमपी/82/2002-सीएचपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त अधिकारों का उपयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण चेन्नई पत्रन न्यास (चेपन्यास) से कृषि उत्पाद माल-संचालन के लिए नयी उगाही संरचना लागू करने के बारे में प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन देता है।

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**मामला क्र. टीएमपी/८२/२००२-सीएथपीटी**

चेन्नई पत्तन न्यास

आवेदक

**आदेश**

(फरवरी, 2003 के 4 थं दिन पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास से कृषि उत्पाद माल संचालन के लिये नयी उगाही संरचना लागू करने के बारे में प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2 कृषि उत्पाद माल संचालन के लिये नयी उगाही संरचना लागू करने के लिये चेपन्यास ने निम्न प्रमुख कारण दिये हैं :-

- (i) चेन्नई पोर्ट मैं पिछले दस वर्षों में कृषि उत्पाद माल संचालन नहीं हुआ है।
- (ii) भारत सरकार द्वारा अनुमोदित विलयन करार के अनुसार थैलियों में भरे पोतमाल एवं खाद्यान्न के लिये 235% की वर्तमान उगाही के बदले प्रति मेट्रिक टन 7.50 रुपए की प्रस्तावित उगाही अधिक कृषि उत्पाद व्यापार को इस पोर्ट की ओर आकर्षित कर सकती है।
- (iii) यदि नयी दर संरचना से अधिक पोतमाल आकर्षित होता है, तो कंटेनर टर्मिनल के निजीकरण तथा कोयला (व्यापार) एन्डर पोर्ट को जाने के कारण जिनके पास पर्याप्त काम नहीं है, उन कामगारों को उन्नित प्रकार से काम पर लगाया जा सकता है।

1.3 चेन्नई पत्तन न्यास ने वर्तमान उगाही संरचना में निम्न सुधार प्रस्तावित किये हैं :-

- (i) थैलियों में, बृहदाकार थैलियों में भरे या पैलेटों में भरे गेहूँ, चावल दाल-दलहन एवं चीनी जैसे कृषि उत्पाद के लिये 7.50 रुपए प्रति मे.ट. की नयी उगाही संरचना (जैसे कि कच्ची धातु और खनिजों के लिये लागू है) प्रस्तावित है।
- (ii) थैलियों में भरे पोतभार और खाद्यान्न के लिए 235% उगाही विनिर्दिष्ट करने वाली वर्तमान पंक्ति 2 का शब्दांकन बदलकर निम्न प्रकार किया जाए - 'कृषि उत्पाद छोड़कर थैलियों में भरा अन्य पोतभार'।
- (iii) यदि कृषि उत्पाद शेड में ढेर लगाये बिना सीधा नौभरण किया जाता है या उसकी सीधी सुपूर्दगी की जाती है, तो 40 रुपए प्रति मे.ट. की वर्तमान सी एंड एफ उगाही के 10% अर्थात् 4 रुपए प्रति मे.ट. से उगाही लागू करने का प्रस्ताव है। तथापि जब शेड में ढेर लगाया जाता है, और सुपूर्दगी बाद में ली जाती है, तो उस मामले में 40 रुपए मे.ट. की वर्तमान सी एंड एफ उगाही वसूल की जायेगी।
- (iv) कृषि उत्पाद माल संचालन के लिये 'ऑन बोर्ड' पर्यवेक्षकों की 230% उगाही प्रभारित करने की वर्तमान पद्धति हटाकर केवल 'टाईम-रेट' मजदूरी, 'पीस-रेट' मजदूरी तथा रात्रि भत्ता वसूल करने का प्रस्ताव है।

1.4 चेन्नई पोर्ट ने सभी वस्तुओं के लिये स्टिवडोरिंग उगाही की पुनरीक्षा लंबित है, तब तक इन सुधारों को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन का अनुरोध किया है।

2. इसके साथ ही चेन्नई पत्तन न्यास ने प्रस्तावित सुधारों से पोर्ट के लिये अतिरिक्त राजस्व प्रावक्कलन का विस्तृत कार्य-विवरण भी प्रस्तुत किया है। चेन्नई पत्तन न्यास ने जिनपर विशेष तौर से ध्यान दिलाया है, वे मुद्दे नीचे दिये गये हैं :-

- (i) प्रस्तावित दर संरचना से हर महीने 40,000 से 50,000 टन कृषि उत्पाद से भरे 2 माल जहाजों का माल संचालन अपेक्षित है। इससे जहाज संबद्ध प्रभार छोड़कर प्रतिमाह 56.05 लाख रुपए के अतिरिक्त राजस्व (प्रस्तावित ऑन-बोर्ड उगाही, सी एंड एफ उगाही, वार्फेज एवं क्रेन प्रभार आदि से) की प्राप्ति अपेक्षित है।
- (ii) 50,000 टन के इस पोतभार के संचालन के लिये प्रतिमाह लगभग 7500 मैनशिफ्ट्स की आवश्यकता होगी - और इस प्रकार ऑन-बोर्ड कामगार और तटीय कामगार-दोनों के लिये अधिक रोजगार अवसर उपलब्ध होंगे।
- (iii) उगाही की वर्तमान प्रणाली के अनुसार लागू 180.66 रुपए प्रति मे.ट. की तुलना में प्रस्तावित उगाही संरचना से माल संचालन की लागत (श्रमिकों की व्यवस्था के लिये) 98.83 प्रति मे.ट. होगी।

3.1 निर्धारित परामर्श प्रणाली के अनुसरण में चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव की प्रतिलिपि उनकी टिप्पणी के लिये संबंधित पोर्ट उपभोक्ता/पोर्ट उपभोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को भेजी गयी थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश निम्न प्रकार है :-

#### सर्वश्री अधिकृत शिपिंग सर्विसेस (प्रा०) लिमिटेड

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास का प्रस्ताव सही दिशा में उठाया गया कदम है और इससे कीमतों की दृष्टि से चेन्नई पोर्ट काकिनाडा और टूटिकोरिन जैसे पड़ोसी पोर्टों की स्पर्धा में आ पायेगा।
- (ii) पोर्ट को संक्रमण शेड में संचालित नौभरण के लिये देय सी & एफ उगाही में भी कटौती पर विचार करना चाहिये।

#### चेन्नई पोर्ट स्टिविडोर्स असोसिएशन (सीपीएसए)

- (i) पोर्ट को वर्तमान में संचालित वस्तुओं के लिये समग्र उगाही-संरचना के पुनरीक्षण का प्रस्ताव अभी प्रस्तुत करना है।
- (ii) नब्बे के दशक की शुरुआत तक चेन्नई पोर्ट में कृषि वस्तुओं का माल संचालन होता था, परंतु मुख्यतः प्रदूषण बढ़ने के कारण पोर्ट को यह पोतभार खोना पड़ा। संबंधित प्रस्ताव में उगाही में प्रस्तावित कटौती से प्रदूषण के प्रतिरोध या नियंत्रण कैसे होगा, इस पर विचार नहीं किया गया है।
- (iii) कम की गयी उगाही पोर्ट को कृषि उत्पाद के अतिरिक्त व्यापार की गँरंटी नहीं दे सकती। उगाही घटाने से पहले पोर्ट इच्छुक संगठनों से चर्चा करके चेन्नई पोर्ट में हर वर्ष नियमित रूप से संचालन के लिए कृषि उत्पाद पोतभार का टनभार नियत करना चाहिये।
- (iv) कृषि पोतभार के (बैगों में) सीधे नौभरण के लिये इस समय लगाया जाने वाला क्रेनेज प्रभार माफ किया जाये।
- (v) सामान्य पोतभार, थेलियों में भरा पोतभार, ग्रेनाईट ब्लॉक तथा लोहा एवं इस्पात पोतभार के सीधे नौभरण के लिये अतिरिक्त किनारा श्रमिकों की व्यवस्था किये बिना 40 रुपए प्रति मे.ट. की एक अप्रयोज्य उगाही प्रभारित की जाती है। बल्कि मैं कच्चे धातु एवं खनिजों के नौभरण पर पोर्ट बहुमुखी उगाही संरचना लागू करता है।
- (vi) कृषि उत्पाद के लिये नयी उगाही संरचना लागू करने के संबंधित प्रस्ताव पर स्वतंत्र रूप से नहीं, बल्कि पोर्ट में संचालित अन्य सभी प्रकार के पोतमाल के लिये लागू उगाही संरचना के साथ-साथ संपूर्ण रूप में विचार किया जाना चाहिये।

#### सर्वश्री इंडियन शुगर एक्सेस कार्पोरेशन लिमिटेड

- (i) स्टिविडोरिंग उगाही कम करने की चेन्नई पत्तन न्यास की सिफारिश का स्वागत है, और इसे मान्य किया जाए।

- (ii) सी & एफ उगाही के अलावा क्रेन प्रभार के रूप में 38.60 रुपए प्रति मे.ट. की स्वतंत्र राशि प्रभारित की जाती है - चाहे किनारा क्रेन का इस्तेमाल किया जाये या न किया जाए। सी & एफ उगाही में सुझायी गयी रियायत क्रेन प्रभारों में भी प्रदान की जाय - जिससे संचालन लागत कम करने और उत्पादकता बढ़ाने में काफी सहायता मिलेगी।
- (iii) चेन्नई पत्तन न्यास ड्राइवर/सिग्नलर/टैली कर्क की श्रेणियों में रिलिवरों की सेवाएँ लेने का आग्रह रखता है (अर्थात् 3 'हुक' तक 1 रिलिवर, और 3 या अधिक 'हुक' के लिये 2 रिलिवर) - इसमें कोई लाभ या अतिरिक्त उत्पादकता नहीं है। उपरोक्त श्रेणियों से रिलिवरों की तैनाती की प्रथा बंद की जाय - ऐसा करने से संचालन प्रचालनों की लागत निश्चित ही कम होगी, और नियुक्त किये प्रत्येक कामगारनुसार उत्पादकता बढ़ेगी।

#### सर्वश्री बी.एल. ट्रांसपोर्ट

- (i) कृषि उत्पाद के लिये नयी उगाही संरचना शुरू करने का चेन्नई पत्तन न्यास का प्रस्ताव काफी आशादायी है।

#### तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) टीसीसी ने कृषि उत्पाद के माल संचालन के लिये नयी उगाही संरचना लाने के चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का समर्थन किया है और कहा है कि इससे खासकर निर्यात को बढ़ावा मिलेगा और विदेशी मुद्रा का अर्जन होगा।
- (ii) यदि पोतमाल का संचालन यांत्रिक उपकरणों द्वारा कराया जाता है या जब पोतमाल संचालन किसी नये गोदाम/पट्टे पर लिये गोदाम में होता है, तब उसमें पोर्ट श्रमिकों का सहभाग नहीं होना चाहिए।
- (iii) एमएमटीसी और अन्य निर्यातदार बल्कि में गेहूँ निर्यात चेन्नई पोर्ट से करने के इच्छुक हैं। उपभोक्ताओं को खाद्यान्न का निर्यात चेन्नई पोर्ट के जरिये कराने की ओर आकर्षित करने की दृष्टि से थैलियों में भरे कृषि उत्पाद के लिये चेन्नई पोर्ट द्वारा यथा प्रस्तावित 7.50 रुपए प्रति मे.ट. की रियायती उगाही बल्कि में संचालित खाद्यान्न के लिये भी प्रदान करने पर प्राधिकरण विचार करे।

#### दि हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) पोर्ट ने दो उपभोक्ताओं के अनुरोध के आधार पर कृषि उत्पाद संचालन के लिये उगाही कम करने का चयनात्मक प्रस्ताव दिया है।
- (ii) ग्रॅनाइट एक ऐसा पोतमाल है जो काफी अर्से से चेन्नई पोर्ट से निर्यात होता रहा है तथापि पिछले दो वर्षों से वह अन्य पोर्टों की ओर मुड़ रहा है, क्योंकि पड़ोसी पोर्टों की तुलना में चेन्नई पोर्ट में संचालन लागत अधिक है। जिस पोतमाल का संचालन पोर्ट में दशकों से होता रहा है, उस पोतमाल को पोर्ट ने दुर्लक्षित नहीं करना चाहिये।
- (iii) पोर्ट ने 40 रुपए प्रति मे.ट. की सी एंड एफ उगाही की अनधिकृत वसूली के बारे में अपने पिछले संप्रेषण पर ध्यान नहीं दिया है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि ग्रॅनाइट ब्लॉक की निर्यात पर प्रभारित सी एंड एफ उगाही के बारे में अपने पहले वाले प्रतिवेदन का कार्यसूची में समावेश करें, और स्पष्ट करें कि क्या उगाही न्यायसंगत है।
- (iv) पोर्ट को पोर्ट में संचालित सभी प्रकार के पोतमाल के लिये वर्तमान उगाहियों के पुनरीक्षण के लिये एक व्यापक प्रस्ताव प्राधिकरण के पास प्रस्तुत करना चाहिए, ताकि वर्तमान संरचना में कुछ गंभीर असंगतियाँ दूर की जा सके।

### सर्वश्री सत्त्व लॉजिस्टिक प्राइवेट लिमिटेड

इसने टीसीसी की टिप्पणियों को दोहराया है।

#### चेन्नई कर्स्टम हाउस एजेंट्स असोसिएशन (सीसीएचए)

- (i) कोयले की यातायात एवं पोर्ट को जाने के कारण प्रदूषण स्तर निश्चित ही कम होने वाला है, और इसलिये उगाही में प्रस्तावित कटौती व्यापार के लिये और साथ ही साथ चेन्नई पोर्ट के लिये मददगार साबित होगी।
- (ii) पोर्ट इच्छुक संगठनों के साथ चर्चा करें, और चेन्नई पोर्ट में हो पाने वाले माल संचालन के टनभार का पता लगाये और व्यापार बढ़ाने के लिये विशेष दर ऑफर करें।
- (iii) इन्होंने चेन्नई पोर्ट स्टिविडोर्स असोसिएशन के इस दृष्टिकोण को दोहराया है कि थैलियों में भरे कृषि उत्पाद के सीधे नौभरण पर क्रेन प्रभार माफ किये जाये। इसके अलावा 40 रुपए प्रति मे.ट. की अप्रयोज्य सी & एफ उगाही भी पूर्णतः बंद की जाय क्योंकि कोई भी सेवा प्रदान नहीं की जा रही है।
- (iv) कृषि उत्पाद के लिये उगाही कम करने का प्रस्ताव सही दिशा में उठाया गया कदम है। पोतमाल की प्रमुख मात्रा - अर्थात कोयला एवं पोर्ट को जाने के कारण चेन्नई पोर्ट का समग्र व्यापार बढ़ाने के लिये यदि सभी वस्तुओं की उगाही कम करने का प्रस्ताव दिया जाता ; तो वह अधिक उचित होता।

3.2 उपरोक्त उपभोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ 'फीड बैक' सूचना के रूप में चेन्नई पत्तन न्यास को अग्रेषित की गयी।

4.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई चेन्नई पत्तन न्यास में 4 दिसम्बर, 2002 को की गयी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्न प्रस्तुतियाँ दी गयी :-

#### चेन्नई पत्तन न्यास

- (i) कोयला यातायात से होने वाले प्रदूषण के कारण हम पिछले 10 वर्षों में खाद्यान्न का संचालन नहीं कर पाये। कोयला यातायात एवं पोर्ट को जाने के कारण अब हमें कृषि उत्पाद का संचालन करना संभव हो गया है।
- (ii) (ए) हम मान्य करते हैं कि हम सीधे नौभरण/सुपुर्दगी के लिये प्रभारित सी & एफ उगाही के अनुरूप कोई सीधी सेवाएँ प्रदान नहीं करते।
- (बी) तथापि संक्रमण शेडों में ट्रक पर/ट्रक से माल की चढ़ाई/उतराई के लिये हम सी & एफ श्रमिक की व्यवस्था करते हैं। इसीलिये हम 40 रुपए प्रति मे.ट. के सी एंड एफ प्रभार लागू करते हैं, जिसमें सी एंड एफ कामगारों की मजदूरी समाविष्ट है।
- (iii) यदि प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिये उपकरणों की व्यवस्था हम करते हैं, तो हम उपकरणों के लिये अलग से किराया प्रभार लगाते हैं। ऐसे मामलों में सी & एफ उगाही पर किसी छूट की संभति नहीं दी जाती।
- (iv) संक्रमण शेड में माल की चढ़ाई/उतराई के लिये उपकरणों का इस्तेमाल किया जाता है, तब सी एंड एफ उगाही पर कुछ छूट देने की संभावना पर हम विचार करेंगे।
- (v) उगाही संरचना के पुनरीक्षण के लिये व्यापक प्रस्ताव तैयार करने का काम जारी है। न्यासी मंडल की 27 दिसम्बर, 2002 को हो रही बैठक में हम अपना प्रस्ताव मंडल को प्रस्तुत करेंगे। हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि यह प्रस्ताव अनुमोदनार्थ प्रस्तुत करने के लिये हमें 13.1.03 तक का समय दें।

### तमिल चैंबर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं।
- (ii) चेन्नई पत्तन न्यास कृषि उत्पाद संचालन के लिये प्रदूषण मुक्त पर्यावरण को सुनिश्चित करे। प्रशुल्क कटौती इस मूलभूत व्यवस्था का अनुकल्प नहीं हो सकती।
- (iii) प्रस्ताव केवल थैलियों में भरे पोतमाल के लिये है। चेन्नई पत्तन न्यास के पास बल्क कृषि उत्पाद आकर्षित करने की भी अच्छी संभावनाएँ हैं। चेन्नई पत्तन न्यास प्रशुल्क में यह रियायत बल्क वस्तुओं को भी प्रदान करने पर विचार करें।

### मद्रास चैंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआय)

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास का प्रस्ताव स्वीकार्य है। तथापि इससे जो बड़ा मसला जुड़ा है वह है समग्र वर्तमान उगाही संरचना का व्यापक पुनरीक्षण।
- (ii) लगायी जाने वाली फीस पोर्ट द्वारा दी जाने वाली सेवाओं के संबद्ध होनी चाहिये।

### दि चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स असोसिएशन (सीसीएचए)

- (i) हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं।
- (ii) इसके साथ ही वर्तमान उगाही संरचना की असंगतियाँ भी दूर की जाय।
- (iii) सीधे नौभरण/सुपूर्दगी पर 4 रुपए प्रति मे.ट. की सी एंड एफ उगाही बिल्कुल ही न्यायसंगत नहीं है।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण लागत के विस्तृत ब्योरे पर अधिक गहराई से विचार करें। इससे पहले पोर्ट द्वारा दोहरा प्रभार लगाये जाने के कुछ मामले देखे गये हैं।

### हिंदुस्तान चैंबर ऑफ कॉमर्स (एसीसी)

- (i) गोदी श्रमिक मंडल के पोर्ट ट्रस्ट में विलयन का मुख्य उद्देश्य था प्रचालन का पुनर्गठन और लागत में कटौती। चेन्नई पत्तन न्यास विलयन के बाद भी उगाही की पुरानी पद्धति क्यों जारी रखें?
- (ii) वेतन संशोधन से वेतन/मजदूरी में लगभग 35% वृद्धि हुई। इसके बावजूद भी 235% उगाही कम नहीं की गयी है।
- (iii) वर्तमान दर संरचना महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित नहीं है। अतः वह अवैध है।
- (iv) चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा इस समय लगाये जाने वाले कुछ प्रभार विलयन समझौते में नहीं दिये हैं - और एक अवैधता।
- (v) उगाही संरचना के पुनरीक्षण के लिये महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण केवल व्यापक प्रस्ताव पर विचार करें। जबतक ऐसा पुनरीक्षण नहीं शुरू होता, तब तक चुने गये मर्दों के लिये हिस्सों में किसी भी प्रस्ताव पर विचार न किया जाय।

### चेन्नई पोर्ट स्टिविडोर असोसिएशन (सीपीएसए)

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा उठाये गये इस कदम का स्वागत करते हुए हम पोर्ट से आग्रह करते हैं कि अप्रयोज्य सेवाओं के लिये प्रभार न लगाये।
- (ii) प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय चेन्नई पत्तन न्यास ने उगाही संरचना के व्यापक पुनरीक्षण के लिये प्रस्ताव प्रस्तुत करने को मान्यता दी थी। अब तक इस दिशा में कोई कार्यवाही नहीं हुई है।

### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स असोसिएशन (सीएसएए)

- (i) हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं। तथापि पोर्ट प्रदूषण स्तर समत सीमाओं के अंदर बनाये रखने की सुनिश्चिति करें। पोर्ट ने इस दिशा में कोई ठोस कार्यवाही की है, ऐसा प्रतीत नहीं होता।
- (ii) हम समग्र उगाही संरचना के पुनरीक्षण का अनुरोध करते हैं, ताकि दोहरे प्रभार और अनावश्यक प्रभार हटाये जा सकें।

### सर्वश्री इंडियन शुगर एक्सिम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

- (i) प्रस्ताव का स्वागत है। इससे नया पोतमाल पोर्ट की ओर आकर्षित होगा।
- (ii) उगाही में कटौती के बाद भी चेन्नई पत्तन न्यास महंगा साबित होगा। चेन्नई पत्तन न्यास में श्रमिक लागत बहुत ज्यादा है। अप्रयोगात्मक सेवाओं पर सी & एफ उगाही निश्चय ही बाधक है।

### सर्वश्री बी.एल. ट्रान्सपोर्ट एंड कम्पनी

- (i) हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं।
- (ii) प्रशुल्क में रियायत सभी कृषि वस्तुओं को दी जाय - चाहे वह थैलियों में हो या बल्क में। इससे नयी माल यातायात आकर्षित होगी।
- (iii) पोर्ट को खाद्यान्न के संचालन के लिये प्रदूषण मुक्त पर्यावरण की सुनिश्चिति करनी होगी।

### सर्वश्री सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास बल्क गेहूँ यातायात आकर्षित कर सकता है। तथापि इस यातायात के लिये अधिक कामगारों की आवश्यकता होगी। पोर्ट को निजी श्रमिकों को पोर्ट क्षेत्र में काम करने की अनुमति देनी चाहिये। निजी श्रमिकों को अनुमति देने पर हम पोर्ट को कुछ प्रभार भी अदा कर सकते हैं।
- (ii) कृषि उत्पाद माल संचालन के लिये चेन्नई पत्तन को एक प्रदूषण मुक्त विनिर्दिष्ट क्षेत्र निश्चित करना चाहिये।
- (iii) चेन्नई पत्तन न्यास महंगा होने का मुख्य कारण है विभिन्न श्रमिक उगाहियाँ। अनावश्यक साबित हो रहे मजदूर वर्गों का पता लगाकर वे श्रेणियाँ रद्द की जानी चाहिये। इससे उगाही का बोझ कम होगा।

4.2 संयुक्त सुनवाई में यह तय हुआ था कि चेन्नई पत्तन न्यास कृषि उत्पाद माल-संचालन के लिये प्रदूषणमुक्त पर्यावरण उपलब्ध कराने की हामी भरते हुए प्रस्तावित दरों का आधार, सीधी सुपुर्दगी/नौभरण पर सी एंड एफ उगाही के संबंध में उपलब्ध करायी जाने वाली सेवाओं का व्योरा आदि के बारे में एक लिखित प्रस्ताव देगा। चेन्नई पत्तन न्यास को यह भी सलाह दी गयी थी कि वह 13 जनवरी, 2003 तक पोतमाल संचालन मजदूरों की आपूर्ति पर वर्तमान दरों के पुनरीक्षण के लिये एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

5.1 चेन्नई पत्तन न्यास ने लिखित प्रस्तुति दी है, जिसमें निम्न मुख्य मुद्दे बताये गये हैं :-

- (i) प्रदूषण कम करने की दृष्टि से कार्यवाही की गयी है, और जगह का निरीक्षण करने के बाद निर्यातदारों ने इस पोर्ट के जरिये खाद्यान्न निर्यात करने की इच्छा दर्शायी है। निर्यातदारों को खाद्यान्न के लिये जितना उत्तम प्रदूषणमुक्त पर्यावरण दे सकें, वह उपलब्ध कराने के लिये पोर्ट प्रतिबद्ध है, तथापि वह किसी भी प्रकार का प्रदूषण होगा ही नहीं, यह गारंटी नहीं दे सकता; या प्राप्तिकर्ता द्वारा प्रदूषण के कारण पोतभार अस्वीकार किये जाने की स्थिति में 'गरेंटर' नहीं रह सकता।

- (ii) संबंधित प्रस्ताव इसी प्रकार के पोतमाल का संचालन करने वाले अन्य पोर्टों के साथ लागत तुलना पर आधारित है, और पोर्ट के किनारा मजदूरों की रोजगार संभावना बढ़ाने के उपाय के रूप में दिया गया है। विशाखापट्टनम पोर्ट और तूतीकोरिन पोर्ट में कृषि उत्पादों की संचालन लागत ध्यान में लेते हुए इस समय उगाही की न्यूनतम उपलब्ध दर अर्थात् 7.50 रुपए प्रति मे.ट. प्रस्तावित की गयी है।
- (iii) पोतमाल नौभरण के लिये सीधे हुक व्हाइंट को ले जाया जाता है, फिर भी वाहन, शिप गियर आदि में खराबी आने की स्थिति में ऐसी समस्याओं से निपटने के लिये प्रारंभिक उपाय के रूप में पोर्ट मजदूरों (सी एंड एफ कामगार) को शेड में तैनात किया जाता है। इस बात को देखते हुए खाद्यान्न के सीधे नौभरण के लिये 4 रुपए प्रति मे.ट. की सी एंड एफ उगाही का प्रस्ताव दिया है।
- (iv) प्राधिकरण की राय है कि जब उपभोक्ता को कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती, तब किसी प्रकार का कोई प्रशुल्क न लिया जाए। इसलिए पोतमाल संचालनकर्ता मजदूरों के अप्रत्यक्ष व्यय के लिए मजदूरी पर प्रभारित 235% ऊपरी खर्च के बदले 7.50 रुपए प्रति मे.ट. की प्रस्तावित उगाही में ही 4 रुपए प्रति मे.ट. सी एंड एफ उगाही जोड़ी जाए, और प्रस्तावित उगाही 11.50 रुपए प्रति मे.ट. की जाए।

5.2 उक्त मुद्दों के अलावा संयुक्त सुनवाई में विविध पोर्ट उपभोक्ताओं के सवालों के जवाब में चेन्नई पत्तन न्यास ने निम्न टिप्पणियाँ दी हैं :-

- (i) व्यापक प्रस्ताव बनाते समय प्रस्तावित उगाही बल्कि, में संचालित कृषि उत्पाद को भी प्रदान करने के सर्वश्री बी.एल. ट्रांसपोर्ट के अनुरोध पर विचार किया जाएगा।
- (ii) पोर्ट मजदूर तैनात हैं, ऐसे क्षेत्र में निजी श्रमिकों को अनुमति देने के सर्वश्री सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स के अनुरोध का परिणाम श्रमिक अशांति और कानून एवं सुव्यवस्था बनाये रखने की समस्या उत्पन्न कर सकता है। पोतमाल संचालन करने वाले मजदूरों की संख्या कम होने के बाद ब्लैंडिंग, कटिंग, सॉर्टिंग आदि जैसे फुटकर कामों में निजी श्रमिकों का सहभाग चरणबद्ध तरीके से लाने की पोर्ट की योजना है। फिलहाल निर्यात पोतमाल की आवश्यकता पूरी करने के लिए संक्रमण शेड पर्याप्त है। अपनी निर्यात बढ़ाने के लिए आवश्यक होने पर पोर्ट माल गोदाम को संक्रमण शेड बनाने पर विचार कर सकता है।
- (iii) यह पोर्ट ऐसा प्रथम पोर्ट है जिसने आवश्यकता पर आधारित कामगार संख्या पद्धति शुरू की, डमी बुकिंग, डबल बुकिंग, नकली बुकिंग जैसी अनुचित श्रमिक प्रथाएँ नष्ट की। विलयन के समय कर्मचारी संख्या भी कम की गयी और संचालन पद्धति, यांत्रिकीकरण आदि को ध्यान में लेते हुए अन्य आधार सामग्री बढ़ाई गई।

5.3 चेन्नई पत्तन न्यास ने इस प्राधिकरण से यह भी अनुरोध किया है कि वह अंतरिम उपाय के रूप में प्रस्तावित दरों को अनुमोदन दें, ताकि कृषि उत्पाद संचालन का कार्य 16 दिसंबर, 2002 से शुरू हो सके।

6.1. यह उल्लेख करना भी संगत होगा कि प्रशुल्क के पिछले साधारण संशोधन से संबंधित कार्यवाही में चेन्नई पत्तन न्यास ने यह भी आश्वासन दिया था कि माल संचालन प्रभार के आय और व्यय के आधार पर सभी वस्तुओं के लिए स्वतंत्र उगाही संरचना प्रस्तावित की जाएगी। चेन्नई पत्तन न्यास ने अनुरोध किया है कि सीएचपीटी द्वारा दी जाने वाली 'ऑन बोर्ड' सेवाओं के लिये स्वतंत्र प्रस्ताव बनाये जाने तक वर्तमान उगाही जारी रखने की अनुमति दी जाए।

6.2 चेन्नई पत्तन न्यास के सामान्य संशोधन मामले में पारित किए 5 अक्टूबर, 2002 के अपने आदेश में प्राधिकरण ने चेन्नई पत्तन न्यास का अनुरोध मान्य नहीं किया था, क्योंकि चेन्नई पत्तन न्यास के पोतमाल संचालन प्रभाग से संबंधित संपूर्ण व्योरे के बिना प्रस्ताव पर विचार करना संभव नहीं था। चेन्नई पत्तन न्यास को निदेश दिए गए थे कि आदेश की तिथि से तीन महीनों के अंदर वर्तमान दर संरचना के व्यापक पुनरीक्षण के लिए प्रस्ताव दें। इस संबंध में चेन्नई पत्तन न्यास ने हाल ही में (13 जनवरी, 2003) प्रस्ताव दिया है। स्वीकार की गयी नयी परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए उक्त प्रस्ताव पर स्वतंत्र प्रशुल्क मामले के रूप में कार्यवाही की जा रही है।

7. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान प्राप्त हुई समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्न स्थिति सामने आती है :-

(i) चेन्नई पत्तन न्यास का प्रस्ताव कृषि उत्पाद पर लागू पोतमाल संचालनकर्ता श्रमिक से संबंधित प्रभार कम करने का है ताकि पत्तन यह नया व्यापार अपनी ओर आकर्षित कर सके। कोयला व्यापार एन्नूर पोर्ट की ओर गया है, इस बात को देखते हुए नया व्यापार आकर्षित करने के चेन्नई पत्तन के प्रयास स्वाभाविक हैं। पत्तन ने इस बात पर भी ध्यान दिलाया है कि 7.50 रुपए प्रति मे.ट. की प्रस्तावित उगाही दर उनकी वर्तमान उगाही संरचना में उपलब्ध न्यूनतम दर है और यह दर पड़ोसी पोर्टों में संचालन की लागत से तुलना करने के बाद प्रस्तावित की है। चूंकि प्रस्ताव का उद्देश्य उपभोक्ताओं के लिए संचालन लागत कम करना है, इस प्राधिकरण को अपना अनुमोदन प्रदान करने में प्रथमदृष्टया कोई कठिनाई प्रतीत नहीं होती।

(ii) एचसीसी एंड सीपीएसए ने बिनती की है कि समग्र दर संरचना का व्यापक पुनरावलोकन होने तक इस प्रस्ताव पर विचार न किया जाए। सीपीएसपीए ने यह भी उल्लेख किया है कि उगाही में कटौती से कृषि उत्पाद के अतिरिक्त व्यापार की कोई गारंटी नहीं हो सकती। यह मुद्दा विशेष संगत प्रतीत नहीं होता, क्योंकि कृषि उत्पाद यदि थोड़ी मात्रा में भी आते हैं, तो उनसे पोर्ट को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने में सहायता होगी और पोतमाल संचालन मजदूरों का बेहतर रिडिप्लॉयमेंट हो पाएगा। पोर्ट को प्रस्तावित प्रशुल्क में कटौती से पोर्ट को किसी भी स्थिति में राजस्व नुकसान निश्चित ही नहीं होगा। क्योंकि इस समय चेन्नई पत्तन न्यास में कृषि उत्पाद व्यापार संचालन होता ही नहीं है।

उगाही संरचना के व्यापक पुनरीक्षण का मसला चेन्नई पत्तन न्यास में पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन की प्रक्रिया के समय उभरकर सामने आया। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय सीमा का पालन करते हुए चेन्नई पत्तन न्यास ने हाल ही में (13 जनवरी, 2003) उगाही संरचना के समग्र संशोधन के लिये प्रस्ताव दे दिया है। चूंकि अपनायी गयी परामर्श प्रक्रिया का पालन करते हुए इस प्रस्ताव पर अलग से कार्यवाही की जा रही है; यह प्रस्ताव अंतिम विचार-विमर्श के लिए सामने आने तक कुछ और समय लगेगा। यदि वर्तमान प्रस्ताव तब तक स्थगित रखना है, तो उससे कृषि उत्पाद आकर्षित करने के चेन्नई पत्तन न्यास के प्रयास पर प्रतिकूल असर होगा। वैसे भी आवश्यकता होने पर व्यापक पुनरीक्षण के एक भाग के रूप में कृषि उत्पाद के लिए अब अनुमोदित किये जाने वाले दरों का पुनरीक्षण (अन्य वस्तुओं के लिये उगाही संरचना के पुनरीक्षण के साथ) किया जा सकता है।

(iii) प्रदूषणमुक्त पर्यावरण की व्यवस्था की उपभोक्ताओं की मांग के संदर्भ में पोर्ट ने बताया है कि पोर्ट के जरिये व्यापार करने की इच्छा दर्शाने से पहले संबंधित निर्यातदारों ने साईट का निरीक्षण किया है। साथ ही पोर्ट ने यह भी आश्वासन दिया है कि वह जितना संभव हो, उतना उत्तम प्रदूषणमुक्त पर्यावरण उपलब्ध कराने के लिये प्रतिबद्ध है। टीसीसी ने इस बात पर भी ध्यान दिलाया है कि उन्हें व्यापार के योग्य बनाने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास संक्रमण शेड एवं धातु टर्मिनल में उचित सुधार कर रहा है। यह चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा सही दिशा में उठाया कदम है। अपेक्षा है कि चेन्नई पत्तन ऐसा पर्यावरण उपलब्ध करायेगा जो गोदियों में कृषि उत्पाद व्यापार के योग्य होगा।

(iv) ऐसा दर्शाया गया है कि उगाही में 235% से 7.50 रुपए प्रति मे.ट. जितनी प्रस्तावित कटौती तथा 'ऑन बोर्ड' पर्यवेक्षाओं पर 230% के उपरी खर्च की वसूली बंद करना - इससे कृषि उत्पाद पर पोतमाल संचालन कामगार लागत 180.66 प्रति मे.ट. की वर्तमान दर से 98.83 रुपए प्रति मे.ट. तक कम होगी। इसलिये यह प्राधिकरण चेन्नई पत्तन न्यास के इन प्रस्तावों को अनुमोदन के पक्ष में है।

(v) प्रस्ताव का एक अन्य घटक है सी & एफ उगाही। अधिकांश उपभोक्ताओं ने इस उगाही का कड़ा विरोध किया है। एचसीसी ने वर्तमान में यह उगाही ग्रेनाइट आदि पर प्रभारित करने का औचित्य जाँचने की भी माँग की है। चूंकि यह कार्यवाही कृषि उत्पाद पर उगाही निर्धारित करने तक सीमित है, अन्य वस्तुओं से संबंधित मसलों का विश्लेषण उस समय किया जा सकता है, जब संपूर्ण उगाही संरचना के व्यापक

पुनरीक्षण के लिए चेन्नई पत्तन न्यास का प्रस्ताव विचारार्थ लिया जायेगा। जहाँ तक संक्रमण शेडों में प्रचालनों का संबंध है, चेन्नई पत्तन न्यास ने स्पष्ट किया है कि पोर्ट सी एंड एफ श्रमिक उपलब्ध कराता है और उसके लिए 40 रुपए प्रति मे.ट. सी एंड एफ उगाही वसूल की जाती है। दर उचित है, यह दशार्ने के लिये पोर्ट ने लागत दृष्टिकोण से अन्य कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया है। फिर भी, यह मान्य करना चाहिए कि यह वर्तमान में लागू प्रभार है और उसमें किसी भी परिवर्तन पर विचार समग्र गतिविधि की कुल लागत स्थिति तथा संपूर्ण संबद्ध वस्तु व्यापार के परिप्रेक्ष्य में होना चाहिए। इसलिए प्रति मे.ट. 40 रुपए सी एंड एफ उगाही वसूल करने की वर्तमान प्रथा चेन्नई पत्तन न्यास की संक्रमण शेडों में चालित कृषि उत्पादों के मामले में जारी रखने की अनुमति दी जाती है। अत्यधिक सावधानी बरतते हुए यह उल्लेख किया जाता है कि कृषि उत्पादों के मामले में सी एंड एफ उगाही की वर्तमान दर को मिली अनुमति को इस प्राधिकरण द्वारा ऐसी उगाही को दी गयी अनुमति नहीं माना जाएगा। सी एंड एफ उगाही की संगतता एवं औद्योगिकी की जाँच उगाही संरचना के व्यापक पुनरीक्षण की कार्यवाही के एक भाग के रूप में की जाएगी।

चेन्नई पत्तन न्यास ने सीधे नौभरण/सुपुर्दगी किये कृषि उत्पादों पर सी एंड एफ उगाही के रूप में 4 रुपए प्रति मे.ट. उगाही का प्रस्ताव दिया है। जैसा कि चेन्नई पत्तन न्यास ने स्वीकार किया है, ऐसी कोई सीधी सेवाएँ उपलब्ध नहीं की जा रही, जो इस उगाही को उचित ठहराये। वाहन या उपकरणों में खराबी आती है तो मरमत आदि के लिये की गयी प्रासांगिक श्रमिकों की व्यवस्था - वह भी संक्रमण शेडों में - यह निवेदन सीधे नौभरण/सुपुर्दगी किये पोतमाल की समग्र मात्रा पर 4 रुपए प्रति मे.ट. की वसूली के लिए बिल्कुल ही कमजोर आधार प्रतीत होता है। इस स्थिति में यह प्राधिकरण इस संबंध में चेन्नई पत्तन न्यास का प्रस्ताव नामंजूर करता है। यह सत्य होगा कि अन्य वस्तुओं के संबंध में ऐसी ही स्थिति प्रचलित होगी, उसकी भी जाँच व्यापक पुनरीक्षण के एक भाग के रूप में होगी।

- (vi) उपभोक्ताओं ने बल्क में संचालित खाद्यान्न के लिए भी ऐसी ही रियायती दर की मांग की है। दिए गए आश्वासन के अनुसार चेन्नई पत्तन न्यास ने बल्क में संचालित खाद्यान्न के लिए अलग वर्गीकरण लागू किया है और व्यापक पुनरीक्षण के प्रस्ताव में इसके लिए संचालन प्रभार की कम दर प्रस्तावित की है। चूंकि प्रस्तावित दरें सर्व समावेशक प्रति टन दर है, संबद्ध मामले में शुरू की गई कार्यवाही के एक भाग के रूप में पूरा ब्योरा देखे बिना उनका तत्काल स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (vii) कुछ उपभोक्ताओं ने प्रचालनों के लिए निजी श्रमिकों को अनुमति देने का अनुरोध किया है। यह मसला पोर्ट प्रशासन से संबंधित है। यह प्राधिकरण ऐसे प्रचालनिक मामलों से जुँड़ना नहीं चाहेगा। ऐसे ही, शुगर एक्सिम कार्पोरेशन ने रिलिवरों की (मॉनिंग स्केल) संख्या का मुद्दा उठाया है। ज्ञात हुआ है कि कर्मचारी संख्या/श्रेणी का मसला न्याय निर्णय के लिए राष्ट्रीय स्तर पर उठाया गया है। अतः यह प्राधिकरण इस समय इस मसले में जाना नहीं चाहेगा - भले ही संलग्न श्रमिक लागत को देखते हुए स्वीकृत कर्मचारी वर्ग/स्तर का प्रशुल्क पर निश्चित परिणाम होता है।
- (viii) जैसा कि पहले ही बताया गया है, इस प्रस्ताव का उद्देश्य है कृषि उत्पाद व्यापार पोर्ट की ओर आकर्षित करना। इसे पूरा करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास ने अपने प्रस्ताव की शीघ्र निकासी का अनुरोध किया है। चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा सूचित आवश्यकता को देखते हुए सीधे प्रेषण पर 4 रुपए प्रति मे.ट. सी एंड एफ उगाही छोड़कर अन्यथा चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को 3 महीने की अवधि तक अंतरिम अनुमोदन दिया जाता है। तीन महीने की अवधि 18 दिसंबर, 2002 से आरंभ होगी। पहले दिए गए अंतरिम अनुमोदन में एतद्वारा सुधार किया जाता है और तदनुसार अब अनुमोदित प्रशुल्क व्यवस्था 18 दिसंबर, 2002 से पूर्वलक्ष्यी प्रभाव से लागू होगी।

8. परिणामतः, तथा ऊपर बताए गए कारणों से और समग्र रूप से उचित विचार करते हुए यह प्राधिकरण कृषि उत्पाद संचालन के लिये निम्न उगाही संरचना को 18 दिसंबर, 2002 से पूर्वलक्ष्यी प्रभाव से अनुमोदन देता है :-

(i) थैलियों में या जंबो बैंग्ज में, पैलेट में भरी चीनी तथा गेहूँ, चावल, दाल-दलहन आदि जैसे कृषि उत्पाद पर 235% की वर्तमान स्टीवडोरिंग उगाही में संशोधन करके वह उगाही 7.50 रुपए प्रति मे.ट. करना।

(ii) 40 रुपए प्रति मे.ट. की सी & एफ उगाही केबल संक्रमण शेड के जरिये भेजे गये इस माल पर ही शेडों में थप्पी लगायी, कुल मात्रा के अनुसार प्रभार्य होगी। जब उक्त कृषि उत्पाद का शेड में रखे बिना सीधा नौमरण होगा या सीधी सुपुर्दगी ली जायेगी, तब उस पर कोई भी सी एंड एफ प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(iii) ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षकों के लिये 235% की वर्तमान उगाही उक्त कृषि उत्पाद पर नहीं लगाई जाएगी।

(iv) थैलियों में भरे पोतमाल पर देय 235% की वर्तमान उगाही (लाइन नं. 2) इस प्रस्ताव में समाविष्ट कृषि उत्पादों को छोड़कर अन्य पोतभार के लिए सीमित रहेगी।

अ.ले. बोगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/02/असा.]

### **TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

#### **NOTIFICATION**

Mumbai, the 4th March, 2003

**No. TAMP/82/2002-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai Port Trust (CHPT) about introduction of a new levy structure for handling agricultural produce as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/82/2002 - CHPT**

**The Chennai Port Trust**

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 4th day of February 2003)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for introduction of a new levy structure for handling agricultural produce.

1.2. The CHPT has given the following main reasons for introduction of new levy structure for handling agricultural produce:

- (i). Agricultural products have not been handled at the Chennai Port for the last ten years.
- (ii). The proposed levy of Rs.7.50 PMT for bagged cargo and food grains as against the existing levy of 235% as per the merger agreement approved by the Government of India will attract more agricultural produce to this port.
- (iii). If the new rate structure attracts more cargo, then work force rendered idle due to privatisation of container terminal and shifting of coal to Ennore Port can be effectively redeployed.

1.3. The CHPT has proposed the following modifications in the existing levy structure:

- (i). A new levy structure at Rs.7.50 PMT (as applicable for Ores and Minerals) is proposed for agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc., including sugar in bags or jumbo bags or palletised.
- (ii). The existing Line No.2 specifying a levy of 235% for bagged cargo and food grains will be reworded as 'Bagged Cargo other than Agricultural Produce'.
- (iii). If agricultural produce are directly shipped or taken delivery without stacking in the shed it is proposed to levy Rs.4/- PMT i.e., 10% of the existing C & F levy of Rs 40/- PMT. The existing C & F levy of Rs.40/- PMT will, however, be collected when stacking is done in the shed and delivery is taken subsequently.
- (iv). The present system of charging 230% levy for 'On-Board Supervisors' for handling agricultural produce is proposed to be eliminated; and, only time rate wages, piece rate wages and night weightage allowance are proposed to be collected.

The CHPT has sought approval to these modifications pending a review of the existing levy for all commodities.

2. The CHPT has further furnished a detailed working of the additional revenue estimates to the port with the proposed modifications. The main points highlighted by the CHPT are given below:

- (i). With the proposed rate structure, two vessels per month carrying 40,000 to 50,000 tonnes of agricultural cargo are expected to be handled. This will generate an additional revenue of Rs.56.05 lakhs per month (from the proposed on-board levy, C&F levy, wharfage and craneage charges) excluding the vessel-related charges.

(ii). The total labour requirement will be around 7500 man-shifts per month to handle this 50,000 tonnes of cargo thereby offering more employment opportunities to both on-board and shore workers.

(iii). The handling cost (for labour supply) will work out to Rs.98.83 PMT with the proposed levy structure as against Rs.180.66 PMT applicable as per the existing system of levy.

3.1. In accordance with the consultation procedure adopted, a copy of the CHPT proposal was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

**M/s. Chakit Shipping Services (P) Limited**

- (i). The CHPT proposal is a step in the right direction which will make the port competitive in terms of price with the neighbouring ports viz., Kakinada and Tuticorin.
- (ii). The port must consider reduction of C&F levy charges for the shipments handled in the transit shed as well.

**Chennai Port Stevedores Association (CPSA)**

- (i). The port has yet to submit its proposal for a review of the entire levy structure for the existing commodities handled.
- (ii). The agricultural commodities were being handled at the Chennai port till the early nineties; and, the port lost these cargoes mainly due to increase in pollution levels. The instant proposal fails to consider whether the proposed reduction in levy will curb or control the pollution level.
- (iii). The reduced levy will not guarantee the port additional traffic of agricultural products. The port should negotiate with the interested organisations in arriving at a tonnage of agricultural product shipments that would be handled at the Chennai Port consistently every year, before reducing the levies.
- (iv). The cranage component currently being charged for direct shipments of the agricultural cargoes (in bags) may be waived.
- (v). A notional C&F levy of Rs.40/- PMT is charged for handling direct shipments of general cargo, bagged cargo, granite blocks and iron and steel cargoes, without supply of any additional shore labour. The port levies multiple levy structure on shipments of Ores and Minerals in bulk.
- (vi). The instant proposal for introduction of a new levy structure for agricultural products must not be taken up independently but, holistically alongwith the review of the levy structure for all the other cargoes being handled at the port.

**M/s. Indian Sugar Exim Corporation Limited**

- (i). The recommendation of the CHPT to reduce the stevedoring levy is welcomed and may be agreed.
- (ii). A separate amount of Rs.38.60 PMT towards cranage is charged in addition to C&F levy, irrespective of the fact whether shore crane is used or not. Concession suggested for C&F levy may be extended to cranage charges also which will go a long way in bringing down the handling cost and increase the productivity.

- (iii). The CHPT insists on availing the services of relievers in the categories of drivers / signallers / tally clerks (i.e., one reliever upto 3 hooks and 2 relievers for 3 and more hooks) without any benefit or additional productivity. Posting of relievers for the above categories may be dispensed with which will definitely bring down the cost of handling operation and increase the productivity per worker employed.

**M/s. B.L. Transport**

The proposal of the CHPT about introducing a new levy structure for agricultural produce is quite encouraging.

**Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

- (i). It has endorsed the proposal made by the CHPT for introduction of a new levy structure for handling of agriculture produce which in particular will also boost exports to earn foreign exchange.
- (ii). There should not be any port labour involvement if the cargo is handled by mechanical equipment or when the cargo is handled in any new godown /leased godown.
- (iii). The MMTC and other exporters are interested to use the Chennai Port for exporting wheat in bulk. The Authority may consider to extend the concessional levy of Rs. 7.50 PMT as proposed by the CHPT for agricultural produce handled in bagged form even for grain handled in bulk to attract export of food grain through the Chennai Port.

**The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

- (i). The Port has submitted a selective proposal to reduce levies for handling of agricultural products based on requests from two users.
- (ii). Granite is a cargo that has been exported from the Chennai Port for long and is being diverted to other ports in the last couple of years due to the high cost of handling prevailing at Chennai Port in comparison to the neighbouring ports. The port should not neglect the cargoes that are being handled for decades.
- (iii). The port has not considered its earlier representation about unauthorised collection of C&F levy of Rs.40/- PMT. The Authority is requested to include its earlier representation about C&F levy charged on export of granite black in the agenda and clarify whether the levy is justified.
- (iv). The port must submit a comprehensive proposal to the Authority for review of its existing levies for all the cargoes handled to eliminate certain grave anomalies in the existing structure.

**M/s. Sattva Logistic Private Limited**

It has reiterated the comments of the TCC.

**Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA)**

- (i). With shifting of coal traffic to the Ennore port, the pollution level is definitely going to be reduced; and, therefore, the proposed reduction in the levy will be helpful to the Trade as well as to the Chennai Port.
- (ii). The port should discuss with the interested organisations and find out the tonnage that will be handled at the Chennai Port, and offer a special rate to increase the business.

- (iii). It has reiterated the views of the Chennai Port Stevedores Association that the craneage charges on direct shipment of agricultural cargo in bags should be waived. Also, the notional C&F levy of Rs.40/- PMT should be totally eliminated as no service is rendered.
- (iv). The proposal to reduce levy for agricultural produce is a step in the positive direction. It would have been more appropriate if the reduction in levy had been proposed for all commodities to improve the overall business at the Chennai Port, since the major volume of cargo, namely coal has been shifted to Ennore Port.

3.2. The comments received from the users were forwarded to the CHPT as feed back information.

4.1. A joint hearing in this case was held on 4 December 2002 at the CHPT premises. At the joint hearing, the following submissions were made:

**The Chennai Port Trust**

- (i). We could not handle food grains for the last 10 years due to the pollution caused by coal traffic. With the shifting of coal to Ennore, we are now in a position to handle agro-products.
- (ii).
  - (a). We admit, we do not provide any direct services for direct shipment/delivery corresponding to the C&F charges levied.
  - (b). At the transit shed, however, we provide C&F labour to load/unload cargo to/from trucks. That is why, we levy a C&F charge of Rs 40/- PMT which includes wages for the C&F workers.
- (iii). If we deploy equipment for receipt/delivery operation we levy hire charges of equipment separately. In such cases, no discount on the C&F levy is allowed.
- (iv). We will examine further the possibility of allowing discount on C&F levy when equipment are used for loading/unloading at the transit shed.
- (v). We are in the process of formulating a comprehensive proposal for review of the levy structure. We will place the proposal before our Board which is scheduled to meet on 27 Dec 02. We request the TAMP to allow us time up to 13.1.03 to submit this proposal for its approval.

**Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

- (i). We welcome the proposal.
- (ii). The CHPT should ensure pollution free environment for handling agro-products. This basic requirement cannot be substituted by a tariff reduction.
- (iii). The proposal is only for bagged cargo. The CHPT has lot of potential to attract bulk agro commodities also. The CHPT should consider extending concession in tariffs to bulk commodities also.

**Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)**

- (i). The proposal of the CHPT is acceptable. But, the larger issue involved is about a comprehensive review of the existing levy structure in its totality.
- (ii). A fee levied should have nexus with the services provided by the Port.

**The Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)**

- (i). We welcome the proposal.
- (ii). The anomalies in the existing levy structure should also be removed simultaneously.
- (iii). The C&F levy of Rs 4 PMT on direct shipment/delivery is not at all justified.
- (iv). The TAMP may go into the cost details. There are instances of double charging by the Port in the past.

**Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

- (i). The main objective of the merger of DLB with the port trust is rationalisation of operation and cost reduction. Why should the CHPT continue with the old system of levy even after merger?
- (ii). Levy of 235% has not been revised downward even after the pay revision which escalated wages by about 35%.
- (iii). The existing rate structure is not notified by the TAMP. It is therefore, illegal.
- (iv). Some of the charges levied at present by the CHPT are not in the merger settlement. Another illegality.
- (v). The TAMP may entertain only a comprehensive proposal for review of the levy structure. Till such a review is undertaken, no piecemeal proposal for selected items should be entertained.

**Chennai Port Stevedores Association (CPSA)**

- (i). While we welcome the step taken by the CHPT, we urge the port to do away with levy of charges for notional services.
- (ii). At the time of general revision of tariffs, the CHPT agreed to submit a proposal for comprehensive review of levy structure. Nothing has happened so far.

**Chennai Steamer Agents Association (CSAA)**

- (i). We welcome the proposal. The port must, however, ensure that the level of pollution is within the permissible limits. There does not appear to be any concrete action taken by the port in this direction.
- (ii). We request a review of the entire levy structure to eliminate double charges and redundancies.

**M/s. Indian Sugar Exim Corporation Limited(ISECL)**

- (i). The proposal is welcome. It will attract new cargo to the port.
- (ii). Even with the reduction in levy, CHPT will be costlier. The labour cost at the CHPT is prohibitive. The C&F levy for notional services is definitely a deterrent.

**M/s. B.L. Transport & Company**

- (i). We welcome the proposal.
- (ii). Concession in tariffs should be given to the agro commodities irrespective of whether they are bagged or in bulk. This will attract new traffic.

(iii). The port must ensure a pollution free environment for handling food grains.

**M/s. Seaport Logistics Private Limited**

(i). The CHPT can attract bulk wheat traffic. This traffic, however, requires large work force. The port should allow private labours to function in port area. We can even pay a charge to the port for allowing private labours.

(ii). The CHPT must earmark a specified area, free from pollution, for handling agro products.

(iii). The Chennai Port is costlier mainly because of different labour levies. Redundant category of workers should be identified and eliminated. This will lessen the burden of levy.

4.2. At the joint hearing, it was decided that the CHPT would give a written submission assuring to provide a pollution free environment for handling agriculture produce, the basis of arriving at the proposed rate and the details of the services provided in relation to the C&F levy on direct delivery / shipment. The CHPT was also advised to submit a comprehensive proposal for review of the existing rates for supply of Cargo Handling Workers by 13 January 2003.

5.1. The CHPT has furnished a written submission stating the following main points:

(i). Action has been taken to reduce the pollution level and the exporters after verifying the site conditions have shown their interest to export food grains through its port. It is committed to provide the best possible pollution free environment to the exporters for food grains; but, cannot stand as a guarantor to ensure that there will not be any pollution or for non-acceptance of the cargo by the receiver due to pollution.

(ii). The instant proposal has been made based on cost comparison with other ports handling similar cargo and as a measure to increase the employment potential for its shore workers. Taking into consideration the handling cost of agricultural produce at Visakhapatnam port and the Tuticorin Port, the rate of Rs 7.50 PMT which is the lowest rate of levy available at present has been proposed.

(iii). Even though the cargo is taken directly to the hook point for shipment, as a contingency measure to take care of the breakdown of the vehicles, ship gear, etc., port workers (C&F workers) are deployed in the shed to meet such eventualities. In view of this, C&F levy of Rs 4/- PMT for the direct shipment of food grains is proposed.

(iv). Since the Authority is of the opinion that there shall not be any tariff when no service is extended to the user, the C&F levy of Rs 4/-PMT may be added to the proposed levy of Rs 7.50 PMT and making it as Rs 11.50 PMT in lieu of Rs 235% overhead charged on wages for indirect expenditure of cargo handling workers.

5.2. In addition to the above points, the CHPT has offered the following comments in response to the arguments advanced by various port users at the joint hearing:

(i). The request of M/s. B L Transport to extend the proposed levy to agricultural produce handled in bulk will be considered while formulating a comprehensive proposal.

(ii). The request of M/s Seaport Logistics to allow private labour in the areas, where port workers are deployed will lead to labour unrest and law and order

problem. The port is planning to introduce private labour in miscellaneous work such as bleeding, cutting, sorting, etc., in a phased manner when the strength of cargo handling workers comes down. At present the transit sheds are adequate to meet the requirement of the export cargo. In case of necessity, it may consider to declare the warehouse as transit shed to increase its export.

(iii). It is the first port to have introduced need based manning scale; abolished the notional booking and other unfair labour practices such as dummy booking, double booking etc. The manning scale has also been reduced at the time of merger and the datum has been increased taking into consideration the method of handling, mechanization, etc.

5.3. The CHPT has further requested this Authority to approve the proposed rate as an interim measure to carry out the operation of handling agricultural produce with effect from 16 December 2002.

6.1. It may be relevant here to mention that the CHPT in the proceedings relating to the last general revision of tariffs had assured that a separate levy structure for all commodities would be proposed on the basis of income and expenditure of the cargo handling division; and, pending formulation of a separate proposal for on-board services rendered by the CHD, the CHPT requested that the existing levy might be allowed to continue.

6.2. This Authority in its Order passed on 5 October 2002 in the general revision case of the CHPT turned down the request of the CHPT as it was not possible to consider the proposition without full details relating to cargo handling division of the CHPT. The CHPT was directed to submit a proposal for a comprehensive review of the existing rate structure within three months from the date of the Order. The CHPT has recently (13 January 2003) submitted a proposal in this regard which is being processed as a separate tariff case following the usual consultation procedure adopted.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The proposal of the CHPT is for reducing cargo handling labour related charges levied on agricultural products so that it can attract this new traffic. The efforts of the CHPT to attract new traffic is understandable in view of shift of thermal coal traffic to Ennore port. The port has also pointed out that the proposed levy rate of Rs 7.50 PMT is the lowest rate available in its present levy structure and the rate is proposed after comparing with the costs of handling at neighboring ports. Since the proposal aims at reducing the handling cost from users point of view, this Authority, *prima facie*, does not have any reservation in according its approval.

(ii). The HCC and CPSA have pleaded not to consider this proposal till a comprehensive review of the entire rate structure is carried out. The CPSA has even pointed out that reduction in levy may not necessarily guarantee any additional traffic of agro-products. This point does not appear to be very relevant since agro products, even if they come in small quantities, will still help the port to generate additional revenue and improve deployment of cargo handling workers. In any case, there may not be any revenue loss to the Port due to the proposed reduction in tariff since agro-products traffic is not existing at the CHPT now.

The issue relating to comprehensive review of the levy structure has come into foreground in the proceedings relating to the last general revision of tariffs at the CHPT. Complying with the time limit set by this Authority, the CHPT has recently (13 Jan 03) submitted a proposal for comprehensive revision of the levy structure. Since this proposal is being processed separately following the usual consultation procedure adopted, it will take some more time for it to

mature for final consideration. If the instant proposal is to be deferred till then, it may only put the CHPT in a disadvantageous position with respect to its efforts to attract agro-products traffic. In any case, the rates now to be approved for agro-products can also be reviewed, if necessary, along with the levy structure for other commodities as a part of the comprehensive review.

- (iii). With reference to the demand from users for providing pollution-free environment, the port has indicated that the concerned exporters have inspected the site condition before showing their interest to use the port. Further, the port has also assured that it is committed to provide best possible pollution free environment. The TCC has also pointed out that the CHPT is modifying transit sheds and goods terminals to suit handling of food grains without pollution. It is a step in the right direction by the CHPT. It is expected that the CHPT will provide an environment which will suit handling of agro-products at its docks.
- (iv) The proposed reduction of levy from 235% to Rs 7.50 PMT and doing away with the collection of 230% overheads on on-board supervisors are shown to reduce the cargo handling worker cost on agro-products from the existing level of Rs 180.66 PMT to Rs 98.83 PMT. This Authority is, therefore, inclined to approve these proposals of the CHPT.
- (v). Another component of the proposal is about C&F levy. This levy is vehemently objected by most of the users. The HCC has also argued for examining the appropriateness of this levy being currently charged on Granite, etc. Since this proceeding is limited to fixing levy structure for agro-products, the issues relating to other commodities can be conveniently analysed when the CHPT proposal for a comprehensive review of the entire rate structure is taken up for consideration. As far as operations at the transit shed is concerned, the CHPT has clarified that it provides C&F labours for which C&F levy of Rs 40/- PMT is collected. The port has not furnished any further justification from the cost point of view to show that the rate is reasonable. Nevertheless, it is to be recognised that this is an existing charge and any alteration in that should be considered with reference to the total cost position for the entire activity and all relevant commodity traffic. That being so, the existing practice of levying C&F levy of Rs 40/- PMT is allowed to continue in the case of agro-products handled at the transit sheds of the CHPT. By way of abundant caution, it is to be mentioned that allowing the existing rate of C&F levy in the case of agro-products should not be seen as an incidental approval accorded by this Authority to such levy. The relevance and reasonableness of C&F levy will be examined as a part of the proceeding relating to comprehensive review of the levy structure.

The CHPT has proposed to levy Rs 4/- PMT as C&F levy on agro-products directly shipped or delivered. As admitted by the CHPT, there is no direct services provided to justify this levy. Provision of contingency labour to take care of vehicle or equipment break down and that too at sheds, appears to be too feeble a ground to merit collection of Rs 4/- PMT on the entire quantity of cargo shipped or delivered directly. That being so, this Authority rejects the proposal of the CHPT in this regard. It may be true that a similar position may be obtaining in respect of other commodities which will, again, be examined as a part of the comprehensive review.

- (vi). The users have demanded a similar concessional rate for food grains handled in bulk. As assured, the CHPT has introduced a separate classification for food grain handled in bulk and proposed a lower rate of handling charges for it in the proposal for 'comprehensive review'. Since the rate proposed is an all inclusive per tonne rate, it cannot be immediately adopted without going into the details as a part of the proceedings being initiated in the relevant case.

(vii). Some of the users have requested for allowing private labour for operation. This as an issue concerns the Port management. This Authority may not like to go into such operational matters. Likewise, the Indian Sugar Exim Corporation has raised a point about manning scale for relievers. It is understood that the issue of manning scale is seized in adjudication at national level. That being so, this Authority would not like to go into that issue at this juncture even though manning scale adopted does have definite tariff implication in view of the associated labour costs.

(viii). As has already been mentioned, the objective behind this proposal of the CHPT is to attract the traffic of agro-products. To achieve this objective, the CHPT requested for a fast-track clearance of its proposal. Considering the urgency projected by the CHPT, an interim approval to the proposal of the CHPT, except levy of C&F charges of Rs 4/- PMT on direct consignment, was accorded for a period of 3 months with effect from 18 December 2002. The interim approval accorded earlier is hereby ratified and accordingly the tariff arrangement approved now is given retrospective effect from 18 December 2002.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following levy structure for handling agricultural produce with retrospective effect from 18 December 2002:

- (i). Revision of the existing stevedoring levy of 235% on agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc., including sugar in bags or jumbo bags or palletized to Rs 7.50 per M.T.
- (ii). C&F levy of Rs 40/- per M.T. is chargeable only on these cargo routed through the transit shed depending on the quantity stacked in the shed. No C&F charge shall be levied on the said agricultural produce when they are directly shipped or taken delivery without stacking in the shed.
- (iii). The existing levy of 230% for on-board supervisors shall not be levied in the case of the said agricultural produce.
- (iv). The existing levy of 235% applicable on bagged cargo (Line No 2) shall henceforth be limited to bagged cargo other than the agricultural produce covered by this approval.

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT. III/IV/143/02/Exty.]